

des rapports leur ont été soumis au sujet des demandes de soumissions, et que ces rapports n'ont été ni contredits ni réfutés. Dans l'adjudication des entreprises de M. P. et J. T. Davis, l'opposition dit que ces soumissionnaires avaient parfaitement le droit de toucher le profit qu'ils ont reçu, savoir: \$740,000.

L'honorable député de Welland (M. German) a soutenu cette proposition de toute la force dont il était capable. La gauche sait cependant très bien que si ces entreprises avaient été adjugées à l'époque où les travaux ont été commencés, lorsque le chemin de fer aux deux extrémités de la section était terminé, et pouvait transporter les déblais nécessaires pour l'exécution des travaux, la commission aurait pu facilement économiser au pays au moins \$700,000 ou \$800,000.

L'opposition ne conteste pas qu'il y a eu classification excessive. Seul, l'honorable député de Renfrew-sud (M. Graham) a cité l'opinion de M. Berry à l'appui de la prétention de la gauche qu'après un an ou deux, lorsque les déblais auraient été enlevés, il serait presque impossible de dire s'il y a eu classification excessive. Personne n'a contesté le fait que l'on avait classifié de la roche compacte comme étant de la roche détachée et que les entrepreneurs ont gagné beaucoup d'argent par ce moyen.

On n'a pas réfuté non plus ce que les commissaires ont dit au sujet de l'argile arable.

Les membres de l'opposition ont passé beaucoup de temps à discuter les montées par élan, lorsqu'ils savent très bien que le Pacifique-Canadien a aujourd'hui 85 montées par élan entre Port-Arthur et Winnipeg, et que ces montées ne nuisent pas sérieusement au trafic de cette ligne. Ils ont parlé aussi longuement des courbes, et ont dit qu'il était de sage politique de faire des courbes allongées au lieu de courbes plus prononcées qui auraient économisé beaucoup d'argent. Ils ne nient pas que si l'on avait fait des courbes plus prononcées on aurait économisé au moins \$2,400,000. On a beaucoup parlé aussi des ponts de chevalets. Il a été démontré que le Grand-Tronc-Pacifique était prêt à remplir les ponts à chevalets à 25 cents la verge après que la ligne serait construite. Mais non, la commission du Transcontinental a dit: Faisons ces ponts de la façon la plus coûteuse; le pays possède des ressources illimitées, et nous voulons aider les entrepreneurs de toute manière possible. Les membres de la gauche n'essaient pas non plus de réfuter les arguments du rapport au sujet des re-

mises et des maisons de gare. Ils ne tentent pas de nier que l'on a payé deux prix en plusieurs circonstances pour un seul transport des déblais. Il y a aussi des remblais élevés, des sommes énormes payées pour des déblais inutilisés, dont on peut voir les photographies dans ce rapport qui contient aussi les longues dépositions de témoins qui montrent que la défense qu'apportent aujourd'hui les honorables membres de la gauche ne vaut rien.

Nos honorables amis de l'opposition n'osent pas justifier la dépense pour clôtures dans les parties du pays où il n'y avait aucune probabilité que quelqu'un passât sur la voie du chemin de fer. Ils ne réfutent pas non plus le rapport au sujet des usines Transcona. On a construit ces usines à l'extrémité de la ligne, là où elles ne peuvent être d'un aussi grand avantage au chemin de fer qui si on les avait construites à un endroit où l'on aurait pu amener à des frais raisonnables le matériel roulant qu'il faudra réparer. Ces usines coûtent \$4,500,000. Je n'ai aucun doute que l'on aurait dû obliger le Grand-Tronc à en payer le coût ou du moins une grande partie, parce que ce chemin de fer les utilisera beaucoup dans l'avenir. Imaginez des hommes d'affaires dépensant \$4,500,000 à des usines pour un nouveau chemin de fer sur lequel ils savent qu'il y aura peu de trafic, et construisant pour cette ligne une usine si considérable que le Pacifique-Canadien pourrait y faire presque toutes ses réparations, et qu'il resterait encore probablement assez d'espace pour les réparations du Transcontinental. Nous avons ensuite l'entrée à Winnipeg. Nous avons vu que cette entrée a été faite de telle façon que le pays est obligé de payer tribut à la compagnie du Nord-Canadien pour presque tous les garages de trains de marchandise qui entreront dans cette grande ville ou en sortiront.

Je dirai quelques mots seulement au sujet de la division du Nouveau-Brunswick. Ainsi que les commissaires l'ont dit:

On a perdu en intérêt des sommes considérables en construisant prématurément la section du Nouveau-Brunswick. A notre avis, on n'aurait pas dû construire cette section du tout. Si un tiers de cet argent avait été employé à améliorer l'Intercolonial, on aurait procuré au Nouveau-Brunswick toutes les facilités d'une voie principale dont cette province aura besoin d'ici à plusieurs années. (Voir page 142.)

La construction a toujours précédé les besoins de la population, et le pays perd l'intérêt sur l'argent ainsi dépensé pendant que les rails rouillent sur la voie et que les traverses pourrissent.